LE PNEU

La revue du BELGIAN PNEUMATICLUB N° 110 JUIN 2015

Since 1976

La Sarre

Ramsgate

Le Volkerak

Rotterdam

Le Biesbosch

www.belgianpneumaticlub.be

MARTINI®

ROYALE

50% MARTINI BIANCO

50% MARTINI BRUT

MARTINI is a registered trademark

Ons vakmanschap drink je met verstand. / Notre savoir-faire se déguste avec sagesse.

Editeur Responsable
Jacques VAN HAELST
Rue des Quatre Bonniers,19
1370 Saint Jean Geest
0473 181 008
jacques.vanhaelst@skynet.be

Mise en pages
Gilles & Jacques VAN HAELST

Impression digitale
EVER-ART'-DESIGN - www.ead.be

BELGIAN PNEUMATICLUB
Siège Social – Club House
Chée de Vilvorde, 172 - 1120 Bruxelles
www.belgianpneumaticlub.be
Banque : IBAN BE46 3601 1563 6736

Visit us on Facebook

YouTube

Secrétariat
Laura BRAIVE
0473 78 43 92
info@belgianpneumaticlub.be
Président
Jacques VAN HAELST
Vice-Présidents
Didier RUELLE
Simon WETS
Trésorier
Patrick GILLET
Action Sociale
Dominique QUIJO
Chargé de cours
Didier RUELLE
Webmaster
Francis DEBERGUE
Nouveaux médias
Olivier HUMBEECK
Publicité
Simon WETS
Administrateurs
Nicole HENDRIX
Cédric CHARLIER
Olivier KERVYN de VOLKAERSBEKE

Le Belgian Pneumaticlub est membre de la Ligue Motonautique Belge, affiliée à l'Union Internationale Motonautique

Le Pneu est adressé à tous les membres du Belgian Pneumaticlub.
Les articles n'engagent que leurs auteurs et ne peuvent être reproduits qu'avec l'accord de l'éditeur responsable.

Le mot du Président

C'est reparti !

Avec le printemps, nous voila saisis, comme chaque année, de la même frénésie, à l'eau, à l'eau !
Dès le week-end Pascal et les premiers beaux jours, les sorties ont démarré avec succès.
Aux Pays-Bas, vers l'Angleterre et nos traditionnelles activités au bénéfice des moins favorisés.

De grands projets et des nouveautés seront au menu prochainement avec entre autres un inédit « Le Havre - Rouen ».

Nous étudions également la modernisation de notre salle de réunion et espérons vous proposer, pour la rentrée de septembre, un meilleur confort d'image lors de nos soirées à thème ainsi que pour les cours.

A l'occasion des festivités des 10 ans d'existence du Club des Ascenseurs de Thieu, auxquelles nous étions invités, le BPC, représenté par Francis Debergue, Olivier Humbeek et moi-même, a été mis à l'honneur.
*La Ligue Motonautique Belge nous a remis « **Le Flambeau de l'Union** »*
C'est notre ami Jean-Claude Karler du Yacht Club de Huy (YCH), détenteur du trophée en 2014, qui l'a remis pour un an entre les mains de votre Président.

BPC O. Humbeeck

Cette marque de sympathie à notre égard concrétise la parfaite entente qui règne au sein de la LMB et l'esprit de convivialité qui la caractérise.

En 2016, lors de nos manifestations anniversaire des 40 ans de notre asbl, j'aurai le plaisir de remettre à mon tour le trophée.

Merci à nos amis de la LMB pour leur accueil et particulièrement à son Président Jean-Louis Jorion.

Jacques Van Haelst
Président

Nouveautés

par Gilles Van Haelst

Entretien

Pennel & Flipo, fabricant de tissus pour bateaux pneumatiques, propose désormais des produits d'entretien.
Un set de 3 flacons, un pour les taches superficielles, un deuxième pour les taches incrustées et le troisième comme protecteur contre les UV et le sel. La marque préconise un usage annuel.
Chaque produit coûte environ 20 €.

Pour un résulat optimal, veillez à bien respecter l'ordre chronologique de chaque étape pour chacun des trois produits.
Étape 1
Étape 2
Étape 3
NEW MAGIC
SHMUFFEX
GUMEMP 100

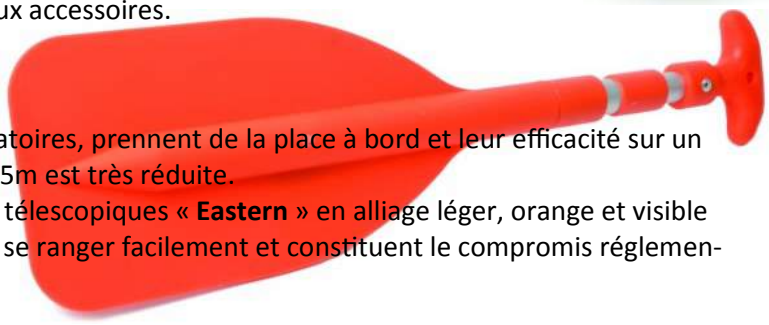
Tout sur votre tablette

Certains d'entre vous en disposent déjà à bord et les applications pour tablettes explosent et constituent une aide réelle à la navigation. Imray, par exemple, propose ses cartes en format électronique et commercialise également sous cette forme les almanachs et guides.

Lampes LED NAVISAFE

(homologuée IMO COLREG 72 pour 2 MN)
Lampe de sécurité, super compacte, 16 LED's 360°.
Equipée d'un système de fixation magnétique double, facile à fixer à l'intérieur de votre console, sur un coffre ou sous votre arceau pour accéder de nuit à votre moteur. Etanche jusqu'à 20 mètres, vous pourrez également la placer sur votre échelle et éclairer vos bains de minuit. Nombreux accessoires.

Avirons



Les rames, obligatoires, prennent de la place à bord et leur efficacité sur un pneu de plus de 5m est très réduite.
Les mini pagaies télescopiques « **Eastern** » en alliage léger, orange et visible de loin, peuvent se ranger facilement et constituent le compromis réglementaire idéal.

Sécurité - Coupe Circuit

Si le port du coupe circuit filaire vous ennuie, il existe une autre alternative, le coupe circuit sans fil ! "Autotether system" produit aux Etats-Unis et le "Coast Key system" produit en Norvège.
Il s'agit dans les deux cas d'un petit émetteur à porter au cou envoyant un signal continu à un boitier installé à bord. Dès que le contact est perdu le moteur se coupe.
Goldfish, constructeur de ribs, le propose en option.
Ce nouveau système n'envahit pas encore le marché car le dispositif est cher et dépend toujours d'une batterie.
Attention toutefois à ne pas multiplier excessivement les gadgets électroniques à bord.

Moteurs

La course à la puissance est lancée.

Fin 2014, Evinrude lançait son nouveau hors-bord G2, de 300 cv avec un choix de coloris jamais proposé auparavant.
Son couple, son design et sa personnalisation placent ce moteur parmi le haut de sa catégorie.

Mercury participe également à la course aux chevaux, avec un nouveau Verado de 350cv tout public, destiné à la plaisance de loisir et aux sorties sportives en mer.
Un autre monstre vient rejoindre l'offre de Mercury Racing : un Verado de 400 cv. Ce 400R aux performances incroyables sera destiné aux compétiteurs dans l'âme recherchant la vitesse et les sensations fortes.
Ces deux moteurs sont des 4 temps parmi les plus légers du marché.

Seven marine a également fait fort durant le Miami boat show. La société américaine élargit sa gamme avec le plus gros hors-bord du monde, d'une puissance de 627 cv. La personnalisation de ce V8 de 6,2 litres est également proposée avec différents éclairages LED dans le capot.
Il est possible d'installer ce monstre en montage triple ou quadruple. Compter quelques 80.000 € l'unité pour ce bijou brillant dans le noir.

Custom coûteux

Vous aimez le touché du carbone ? L'éclairage LED fait pétiller vos yeux ? Vous voulez un cockpit digne d'un offshore ?
Alors cette marque va vous combler !
Livorsi est le spécialiste des accessoires de précision et de haute performance. Certaines marques, telles que Cigarette 1, Apache, montent ces accessoires de série sur la plupart de leurs modèles.
Livorsi, situé aux US, propose une large gamme de produits, tels que volants, compteurs, manettes de gaz, flaps, éclairage LED et bien d'autres.
Tous ces accessoires sont personnalisables à souhait et peuvent être directement connectés à certaines marques de moteurs.
Il va sans dire que ces produits de niche, technologiquement à la pointe, ont un prix.
Mais, quand on aime, on ne compte pas !

SIMRAD Glass Bridge

Nouveauté 2015 chez Simrad,
« le pont de verre ».

Bien plus qu'un simple GPS, cette installation permet de connecter un nombre infini d'appareils. Ce système est un ordinateur muni d'un processeur quad-core, sur lequel on peut brancher plusieurs écrans tactiles de 16 à 24 pouces.
Sur ces écrans, on peut retrouver un GPS, un radar, un sondeur, une caméra, toutes les informations de votre moteur, l'installation Hi-fi.
Un module aux commandes classiques permettra de contrôler le système avec des mains mouillées ou gantées.
Tout est personnalisable, il est possible de créer des modes, tels que pour l'amarrage, la pèche.
Ces modes prédéfinis régleront votre vitesse, l'angle de la caméra, le zoom du GPS, le format de votre sondeur.
Grâce à un module WiFi, optionnel, il vous sera possible de tout contrôler depuis votre Iphone, Ipad ou appareil Androïde.
Avec ce système embarqué, toute votre électronique peut réellement être connectée, une sortie HDMI permet également d'avoir tous les écrans sur une télévision, peut être moins utile à bord d'un RIB.
A nouveau, avec une telle technologie, les prix s'envolent, comptez 8.300€ pour l'écran de 24'', 460 pour le contrôleur à touche, 250 pour l'antenne GPS, viennent encore le module sondeur, WiFI, radar, audio marine, l'AIS, la VHF. Il ne vous restera plus qu'à lire…
LE MODE D'EMPLOI.
Courage !

Brugge Marine Center
BMC
www.Brugge Marine Center.com
Pathoekeweg 126 - 8000 Brugge - info@bruggemarinecenter.com - Tel +32 (0)50/31.35.87

Venez découvrir notre gamme complète

journée d'essai à ZEEBRUGGE le 7 Juin

weekend PORTES OUVERTES 4 & 5 Juillet

HYDROSPORT
SEMI-RIGIDE

www.hydrosport.be

info@hydrosport.be

Hydrosport, custom ribs developed and created by a champion since 1999

Après un naufrage à Singapour en 1996, le navire avait été rapatrié à La Rochelle puis à Concarneau en 2007 pour sa restauration. Deux ans plus tard, les travaux sont interrompus suite à un litige avec le chantier.

Si Monaco en fait l'acquisition, la Calypso, pourrait se retrouver exposée près du Musée océanographique, que le commandant Cousteau a dirigé de 1957 à 1988.
Sans doute une plus jolie fin pour le navire mythique dont l'agonie s'éternise lamentablement.

Sources Huffington Post

La Calypso, le bateau du commandant Cousteau, pourrait quitter la côte Atlantique pour rejoindre la Méditerranée...

L'équipe Cousteau est en discussion avec Monaco au sujet du navire précisant simplement : "une étude est en cours depuis début janvier". le prince Albert II de Monaco chercherait à acquérir l'héritage scientifique du célèbre explorateur.
Si ces discussions se concrétisent, la Calypso pourrait échapper à la vente aux enchères. Car le bateau est au cœur d'un imbroglio judiciaire aux multiples rebondissements.

ASKOY II, le voyage se poursuit...

Le yacht à bord duquel Jacques Brel (1929-1978) a rallié les Iles Marquises, Askoy II, va être restauré à Zeebrugge, a indiqué le port, confirmant une information de l'association Save Askoy II.
Le bateau délabré avait été transporté d'Ostende à Rupelmonde en 2010, en vue de sa rénovation.
Celle-ci est à un stade avancé, mais l'association cherche un nouvel emplacement en raison de la faillite du chantier naval qui accueillait le bateau, De Nieuwe Scheldewerven, en octobre dernier.
La société Brugse Zeehaven (MBZ) a conclu, le jour anniversaire de la naissance de Jacques Brel, un accord avec l'association.
Askoy II sera accueilli dans un hangar de MBZ, où sa restauration sera poursuivie.
Le "Grand Jacques" avait acquis le bateau en 1974 pour rejoindre les Marquises.
Sa traversée l'avait mené jusqu'à l'île de Hiva Oa, où il s'était installé.
Askoy II avait été revendu en 1976 et avait pris la direction de la Nouvelle-Zélande.
A l'initiative des frères Wittevrongel, il avait finalement été ramené en Belgique en 2010.

Souhaitons bon vent à ce superbe projet et saluons l'initiative du Port de Zeebrugge.

Source BELGA

Sur la côte Croate, Morska Lasta à Sukošan à 15 km de Zadar (Ryanair)

Agréable appartement « les pieds dans l'eau » pour 4 personnes

Living orienté est-ouest avec loggia vue mer ; cuisine américaine équipée (four combiné, 4 vitrocéramiques, frigo & surgélateur, lave-vaisselle) ; TV écran plat, Hi-Fi ; salle de douche avec WC et WC séparé avec lavabo ; une chambre avec lit double, une chambre avec 2 lits simples ; Air-Co, non-fumeur, pas d'animaux, corps-mort pour bateau, 1500 m du village, autobus.

TARIF

hors saison: 50 €/nuit tout compris

vacances scolaires: 100 €/nuit tout compris

Xavier VAN ACHTER

+32 476 518 158

xavier.van.achter@gmail.com

www.immo-vax.be info@immo-vax.be

C'est avec ce slogan que la ville française proche de notre frontière présente son nouveau port de plaisance. VALESCAUT, 64 anneaux disponibles à 10 minutes à pied du cœur de ville.
Une capitainerie moderne aux services 24h/24, sanitaires, eau, électricité, laverie.
Et pourquoi pas une sortie BPC dans un proche avenir ?

Pâques, premières sorties...

De Heen et Rotterdam

A l'appel des cloches et sur une idée de Benoit et Abdel, nous nous retrouvons le dimanche de Pâques à Drimmelen pour une bonne mise en jambes.

Direction Willemstadt avec pour objectif De Heen, un charmant petit port déniché par Abdel.
Jacqueline et lui ont le chic de trouver des endroits pittoresques au bout de nulle part où pourtant un petit bistrot charmant avec terrasse nous attend et devant lequel nous accostons en bout de marigot.

Mais nous n'en sommes encore là, aux abords du pont de Moerdijk, Jean-Pol, qui fait partie de la petite troupe, nous sommes 4 bateaux, a quelques soucis de moteur.

Son Evinrude s'emballe... Et 100 balles c'est pas cher pour un moteur…

Par prudence, il laisse son bateau a Willemstadt et embarque sur Oban. Nous passons l'écluse, empruntons le Volkerak et, peu avant le Krammer, prenons à gauche, passons une écluse ouverte et terminons notre escapade à la terrasse susmentionnée.
Une Duvel, quel bonheur sous le soleil printanier.

Mais déjà le retour, nous rebroussons chemin et, avant de rejoindre Drimmelen, reprenons au passage Moriko qui, malgré son petit problème, rejoindra le port sans encombre.

Le lendemain, Jean-Pol, Abdel et Benoit seront rejoints par Jan, Patrick, Philippe et Guy pour une autre journée de navigation qui les emmènera à Rotterdam par une météo moins favorable.

Ils dénicheront, non loin du bâtiment "Holland America Line" un petit port privé particulièrement accueillant

Retour par le Spui et Hollands Diep, une superbe navigation dépassant les 100 km.

De belles sorties familiales que celles-là...

Jaco sur Kalish
Photos JVH, WAUTERS & DE KESEL

CLUBMAN 26'

CLUBMA

Alan Priddy
remet le couvert !

Le tour du monde en 50 jours !

'Floating fuel tank' to burn up world record

Kevin Dowling

A BRITISH sailor is to attempt to set his 38th world record by circumnavigating the globe on a powerboat that he describes as a "floating fuel tank".

Alan Priddy, 61, hopes to shave at least 10 days off the record of 60 days, 23 hours and 49 minutes, held by Pete Bethune from New Zealand.

After securing £2.9m of funding, Priddy hopes that construction of the 80ft boat, shaped like a torpedo to reduce fuel consumption, will begin early next year, with the 24,000 nautical mile record attempt beginning in Gibraltar in November.

Carrying 35 tons of eco-fuel, it is designed to cut through waves rather than ride on top of them. "It's pure mathematics, the fastest route between two points," said Priddy, who will lead a crew of seven.

Boats taking part must pass through the Suez and Panama canals, cross the Tropic of Cancer and the Equator and start and finish in the same place. An American team is planning a rival attempt.

Power trip

50 days or less — Duration of voyage that team hopes to achieve

80%+ — of finished vessel is made from recycled aluminium

30% — fuel saved by streamlined hull

24,000 miles

7,700-gallon fuel tanks will enable the team to reduce the number of refueling stops

£2.9m design and build costs

8 Crew

Start/finish

Puerto Rico

Gibraltar

Honolulu

Panama

Singapore

Length of vessel	80ft
Empty weight	16 tons
Fully laden weight	45 tons
Estimated top speed (light)	34.4 knots
Estimated top speed (heavy)	18.1 knots
Estimated average speed	22.5 knots

37 sea world records already set by Alan Priddy, above

Alan Priddy, notre ami britannique, s'attaque à un nouveau challenge, une course autour du monde en bateau moteur avec, pour adversaire, un team américain.

Alan a déjà plusieurs records à son actif, la plupart à bord de Ribs.
Il a effectué un tour d'Irlande, un tour d'Ecosse, un tour d'Angleterre, une traversée de l'Atlantique, Londres – Monaco et un tour du monde en pneu…
Excusez du peu !
Il est, à plusieurs reprises, venu nous en parler au Club.

Aujourd'hui, il remet le couvert !

En compétition cette fois, face à une équipe américaine avec pour objectif:
battre le record UIM détenu par Pete Bethune à bord d'Earthrace - Nouvelle Zélande, en 60 jours 23 heures et 49 minutes.

Les débuts n'ont pas été faciles, durant la construction du premier bateau, le chantier prend feu et la coque pratiquement terminée est détruite. Mais Alan ne se laisse pas abattre et modernise encore ses plans.

Sulnox, son principal sponsor, développe un carburant propre, un émulsifiant à base d'eau et de carburant classique.
Ce système a plusieurs avantages: diminution de rejets, diminution des entretiens moteurs et autres…

La coque du bateau sera une coque « brise-vagues », ne faisant pas sauter ce monstre d'aluminium recyclé, elle permettra de faire une économie de carburant d'environ 30%.
Bien que la vitesse maximum serait de 45 nœuds, Alan espère avaler les quelques 24000 miles à une moyenne de 16 nœuds.

Le bateau
Longueur: 24 m
Largeur: 5 m
Poids: 45 tonnes
Capacité carburant: 30.000 l de bio diesel
Autonomie: 4.000 Nm

Les moteurs
2 x Fiat PowerTrain C13 500 6 Cylindres en ligne Diesel 500 CV @ 2000 Trm

Equipage: 8 personnes

Budget: 2,9 millions £

La route
24.000 Nm – 50 jours
Pour battre le record, Alan partira de Gibraltar, passera par le canal de Suez et de Panama, traversera le tropique du cancer et l'équateur.
Il passera par les ports de Puerto Rico, Panama, Acapulco, Honolulu, Guam, Singapore, Oman, et terminera sa course à Gibraltar.

A suivre...
Gilles Van Haelst

RIBA

www.riba.be

Hoeikensstraat 23
B-2830 Willebroek
Tel : + 32 3 321 70 04
Fax: +32 3 322 40 88

MONS NAUTIC S.A.

Dealer Officiel

QUICKSILVER · BENETEAU · BAYLINER where fun lives®

BWA · VALIANT

MERCURY "1 On The Water" · SUZUKI MARINE

Avenue du Parc d'Aventures Scientifiques 8
B-7080 FRAMERIES
Tel : 065/67.40.73
www.mons-nautic.be

Atelier d'Architectes
ArchiCAP

CERTIFICATS
ENERGETIQUES

PEB

Cathy Slot
&
Claude Pottier

ArchiCAP s.p.r.l.
7, Rue du Reigersvliet
1040 Bruxelles
Tél : 0476.98.15.16
Fax : 02/649.81.87
Email : info@archicap.be

Biesbosch, que du bonheur !...

A l'invitation de Patrick et Rita, 10 skippers et leurs familles ont répondu présents ce 19 avril pour une promenade au Biesbosch. Les familles De Neef, De Kesel, Rentemeesters, de Hemptinne, Vereecken, Van Eeckhoudt, Cattelain, Oosterlinck et Van Haelst. Peu après le départ de Drimmelen, nous avons été rejoints par une vingtaine de bateaux: ribs et rigides, membres du Sportbotenforum hollandais. Le contact entre Ron, le batave au look « ZZ Top », et Gilles fut très sympa, ils ne se connaissaient que par l'intermédiaire de Facebook. Mais, pour évoquer cette belle journée, je cède la plume à Bruno de Hemptinne qui n'a pas hésité à nous faire part de sa nouvelle expérience au sein du Club.

Quelques jours avant le grand jour (première sortie avec le BPC), j'avais échangé quelques messages avec Gilles. Nous discutions de la préparation du bateau, et surtout de ce que je ne devais pas oublier pour ma première sortie avec le club.

Il ne m'a pas fallu plus d'une soirée pour décider de téléphoner à Jacques afin de m'assurer de la liste totale à intégrer à mon tableau Excel. Heureusement que j'ai pu compter sur leur expérience pour parfaire cette préparation.

La veille du départ, mon fils John et moi sommes allés chercher « Frano », notre vieux MK II Futura Sport – 40 CH qui sortait d'un entretien bien mérité.

John était excité comme un coucou à l'idée de retrouver le Zodiac.

Nous avons également profité de l'occasion pour acheter quelques mètres de corde, le Wateralmanak et des pare-battages.
Nous voilà donc fin prêts ! Enfin, presque…
Arrivés à la maison, vérification totale de l'équipement… petit coup de gonflage… préparation du pique-nique par mon épouse Pamela… et vite au lit pour être plein d'énergie!

Vu la distance et l'heure du rdv, nous nous sommes levés avec les premiers rayons de soleil.
Après 10 minutes de route, demi-tour !
On a oublié le coupe-circuit !

Arrivés au port de Drimmelen, nous avons été accueillis chaleureusement par la famille Van Haelst.

On sentait tout de même la pression, car on était arrivé les derniers. Débâchage en 15 min (eh oui, vu l'âge de la bâche et la manière dont mon père en a pris soin, je ne peux que faire pareil) mise à l'eau en 3 min (avec les petites roues) et démarrage… euh démarrage…

J'ai beau tirer sur cette corde, rien n'y fait.
Je lis une certaine inquiétude sur le visage de Jacques… les autres nous attendent !
Heureusement que j'avais mon ami et cousin Quentin de Hemptinne, véritable ingénieur qui n'a mis qu'1 min 30 à trouver le souci une fois le capot ouvert…
Démarrage et BRRROUUM le moteur tourne ! Me voilà rassuré.

Sortie du port en douceur, une fois sorti du chenal, on sent directement l'envie de pilotage de certains (dont moi lol) et donc d'accélérer un peu. Nous étions très rapidement à fond et heureusement entourés par certains du BPC.
Je dis heureusement, car il y a de fortes chances qu'on se serait fait rentrer dedans par une série de fous avec des sortes de mini-offshores qui allaient deux fois plus vite que nous.

Très vite nous avons bifurqué et trouvé une vitesse de croisière sympathique. Je dois avouer que ça tapait quand même de temps en temps (fond souple oblige).

Le Biesbosch, après une première heure plutôt sportive, nous voici en pleine nature.
Les moteurs ronronnent, enfin un peu de calme.

On se laisse glisser doucement.

Le bon endroit pour une navigation tranquille permettant à certains de se reposer et de profiter de la beauté que la nature nous offre.
L'endroit du piquenique, petit port au milieu du Biesbosch était idéal.

Une belle table, de beaux piqueniques, des bulles, d'excellentes tartes, et surtout une bonne ambiance ! Il y avait même une petite balade permettant de découvrir la vie mystérieuse des castors, très sympa pour les petits…
John m'a tout de même demandé pourquoi ils dormaient la journée et pas la nuit…

En reprenant la barre (franche), il y eut très rapidement une ambiance « siesta » sur le Frano.
Impossible de ne pas faire une petite accélération à l'arrivée à Dordrecht pour réveiller l'équipage.

Après 5 min à tourner en rond devant une des entrées de Dordrecht je me suis rendu compte de l'utilité de la VHF.
Je comprends qu'on ne va pas pouvoir passer par là et qu'on va continuer sur le Rhin.
Du coup, go ! A fond les manettes, on suit Kalish ! Enfin on essaye… puis heureusement, ils se mettent à notre vitesse…
Ça tapait tout de même bien à certains moments, du coup Pamela a rejoint l'équipage de Kalish.

Pour couronner le tout, nous avons eu droit à un envol de cygnes... juste avant d'arriver à Drimmelen où nous nous sommes dit « au revoir ».

Encore merci à tous pour cette belle journée !

Pamela & Bruno de Hemptinne

Photos:
Jacques Van Haelst
Bernard Oosterlinck
Quentin de Hemptinne

CLUBMAN26'
B 71270

MORIKO
B05300

B72067

B72067

B 71270

135

Weekend des 1er 2 et 3 mai 2015

La Sarre

Départ sur la Moselle...

Au rendez-vous à Schweich - à 260 km de Buxelles – nous sommes 4 bateaux.
Tous, sauf coordinateurs, sont déjà présents la veille du 1er mai, sur place au port de plaisance, qui est le point de départ de notre navigation.

Le lendemain matin, équipages au complet, nous remontons la Moselle sur une vingtaine de km, en traversant la ville de Trier (Trèves) pour prendre son écluse. Quelques km plus loin, la petite ville de Konz marque déjà l'embouchure de la Sarre.

Nous remonterons la Sarre durant un jour et demi, sur une distance de 90 km, en traversant Saarburg, Mettlach, Merzig, Dillingen, Saarlouis, Völklingen, pour arriver à notre destination Saarbrücken, ville capitale du Saarland, où nous avons l'occasion d'amarrer en plein centre ville pour notre pause midi et une petite promenade à pied se terminant par un café dans une ambiance un peu méditerranéenne.

Sur notre trajectoire, nous aurons eu entre autres l'occasion de longer la maison-mère de Villeroy et Boch à Mettlach. Peu après on s'est retrouvé au fond de la Saarschleife (boucle de la Sarre) dans un paysage fabuleux et verdoyant, où sur de nombreux km il n'y avait que la rivère lisse comme un miroir, des versants recouverts d'arbres feuillus, ainsi que nos bateaux au milieu de la toile - ni habitations, ni routes, ni signalisations, ni bruit.
Peu avant Saarbrücken, le paysage devient plus animé, nous longeons le patrimoine mondial culturel à Völklingen (Saarstahl, industrie sidérurgique).

Le petit hôtel à Merzig, qui nous accueille pour passer 2 nuits, se trouve à 7 km du port de plaisance. Aucun souci avec les taxis qui nous attendent de bonne heure matin et soir pour faire les trajets. Et avec de copieux petits -déjeuners pris ensemble dans une ambiance relax et cadencée - non ce n'est pas une contradiction si on se lève tôt – nous sommes fin prêts pour nos navigations.
Le samedi à Merzig nous avions les visites surprise de Astrid, Melanie et Jean-Pierre.
Il va sans dire que nous avons, outre leur offre de voituriers, apprécié leur agréable compagnie.

De Konz à Saarbrücken, nous avons remonté 6 écluses (Kanzem, Serrig, Mettlach, Rehlingen, Lisdorf et Saarbrücken), qui valent d'être mentionnées de par leur hauteur régulièrement au-delà de 10 m, la plus haute

voire même 14,50 m.
Cinq de ces écluses sont doubles, avec une grande et une petite écluse, la taille de cette dernière reste néanmoins de 7 x 40 m, ce qui permet aux 4 bateaux d'écluser rapidement tous ensemble et sans attente, grâce aussi à des éclusiers fort prévoyants.

Au total notre navigation aller-retour comportait 220 km.
La météo ces trois jours était au rendez-vous, nettement mieux que prévue: ciel couvert, deux rayons de soleil, on est resté au sec, excepté une bonne averse dimanche midi avant la sortie des bateaux de l'eau.

La Sarre est une rivière très adaptée à la plaisance. Elle offre un paysage pittoresque semblable à celui de la Moselle, avec toutefois moins de trafic et des écluses mieux organisées. Les autres bateaux sur la Sarre étaient d'une part des gros cargos qui amenaient du charbon à Völklingen, et d'autre part de nombreux rameurs pour faire contraste.

Samen hebben we een prettig lang weekend in aangename sfeer en in een mooie streek doorgebracht : Marina, Jacques, Danielle, Bernard, Jacqueline, Abdel, Cornelia & Victor.

Cornelia

Photos : Schneider et Oosterlinck

RAMSGATE 2015

Notre sortie en Manche, fut aux dires des participants, une très belle réussite, tous ont manifesté leur plaisir d'y avoir participé.

Ce fut, cependant, une sortie pour navigateurs avertis, disposant d'un bon bateau, bien équipé et sachant naviguer par mer formée.

Que dire de la météo, dès la sortie du port, saloperie de courants inverses au vent et à la marée, de la houle montant à plus de 3 m par endroit, un « rommelpot » continu, mais rien n'est arrivé à nous dissuader de continuer. Tous y ont pris un plaisir certain .

En faisant du côtier jusqu'au Cap Blanc Nez, on a l'occasion de voir pas mal de choses, ce n'est pas monotone, cela ajoute 60 % au trajet, mais quand on aime…
Après deux heures de navigation, nous avons déjeuné dans le nouveau port de Grand Fort Philippe (Gravelines) puis, passage de Blériot plage, Cap Blanc Nez et traversée vers l'Angleterre en 3/4 d'heure jusqu'à Sint Katryn Bay, 2 Nm au nord de Dover.

Depuis Deal, les derniers 12 Nm ont été avalés en peu de temps car, le long de la côte, la mer était un lac

ou chacun, malgré la très belle côte et ses superbes villages, ne pensait qu'à cravacher les chevaux... C'était très gai.

Arrivée à Ramsgate, le port est plein de bateaux belges, tous des voileux à de très rares exceptions près.
La bonne brise a favorisé les régatiers.
Passage obligé au bureau du port et nettoyage des amas de sel sur nos pneus, nous avons tous dormis sur nos unités sauf notre Gilles qui a préféré un B & B bien douillet au p'tit déj gargantuesque.

Mais avant cela, nous avons dîné sur la falaise dans un resto bien connu du club avec live music dans une ambiance particulièrement festive.

Après le repas, petit tour au port où, à plusieurs endroits, il y avait de la musique des SEXties, comme dit Abdel, on s'en est fourré plein les tympans.
Certains skippers ont décidé de rentrer tôt... Abdel et moi avons profité de l'ambiance des folles nuits anglaises sur des rythmes de notre temps.

Le samedi nous sommes rentrés sur Nieuport en 3.10 h, sur une mer bien formée, de quart arrière droit mais pas négligeable tout de même.
Petit détail, nous nous sommes arrêtés 15 minutes pour casser la croûte et nous avons subi une dérive de 1 NM vent et marée dans le même sens.
Ce voyage de +/- 135 Nm a été un vrai plaisir.

Je remercie nos amis Victor et sa fille, notre incontournable Abdel, Philippe et Thérèse et notre Gillou, très bon navigateur, pour avoir répondu présent à ce trip dans des conditions un peu particulières, mais avec une grande complicité et un esprit de groupe remarquable.

Le Skipper de MORIKO

De la terre à la mer…

Venu de Nouvelle-Zélande, Sealegs débarque avec une embarcation qui "tient la route"…
Sealegs est une marque brevetée, la seule au monde en matière de bateaux amphibies.
La Marque propose 5 modèles dont le 770 Strata que présente BMC.

Il est bien des lieux où on compte peu d'endroits confortables pour la mise à l'eau de bateaux sur remorque ; cette formule tombe donc parfaitemement à point.
De plus, ce type d'embarcation représente une solution idéale lors d'interventions de recherche en zones côtières et facilite l'intervention de la Protection Civile en cas de catastrophes.
Sans compter l'armée qui utilise cet engin dans différents pays.

La plage de Knokke accueille de nombreux pneumatiques durant toute l'année. Ils sont habituellement mis à l'eau au moyen d'un 4x4 et d'une remorque.
C'était donc une bonne adresse pour ce test particulier.

Le concept est étonnant et bénéficie d'une technologie bien conçue. Plus besoin de remorque ni de jeep pour tracter le bateau de la plage à la mer.

On entre dans l'eau sans aucune aide extérieure et en toute facilité. En navigation, les Sealegs ressemblent à n'importe quel autre rib.
Mais techniquememnt parlant, ces bateaux possèdent une double identité: une partie navigante et une partie roulante.

Le Sealegs Strata 770 est le seul de la gamme à être construit avec une carène en polyester, les autres modèles ayant des carènes en aluminium.

Ces bateaux sont bien évidemment auto-videurs. Ils disposent de nombreux rangememts dans les banquettes et sous le pont. La console centrale est bordée par des tubes inox avec bimini. Elle abrite un WC et les batteries des deux moteurs ainsi que la direction hydraulique.

Mais le plus novateur est sans conteste la partie roulante.
Le système de conduite est indépendant du moteur hors-bord.

Les 3 roues motrices se rétractent et se replient hydrauliquement et sont propulsées par un moteur Honda de 24 cv refroidi par air.
Il est monté dans le siège du pilote et se manipule au moyen d'un joystick. En plus de propulser les roues, cette installation en assure aussi le retrait et le déploiement.
A l'arrière, les roues sont placées de chaque côté du moteur hors-

bord contre le tableau renforcé. A l'avant, la roue est montée sur la proue pour se rabattre contre elle. Cette roue est rotative pour assurer la conduite.

On peut comparer le principe de conduite avec un avion qui quitte son aire de parking pour rejoindre la piste de décollage. Une fois dans les airs, l'avion rentre ses roues, c'est la même chose avec les Sealegs qui rétractent leurs roues une fois dans l'eau.

De la terre à la mer…
En embarquant, l'adrénaline a monté d'un cran, surtout parce que c'était la première fois que nous faisions l'expérience d'un engin roulant/naviguant.
Le bateau se conduit avec un simple joystick. La vitesse maxi tourne autour des 10 km/h. La durée de conduite ne doit pas dépasser une heure pour éviter toute surchauffe du moteur.

Nous roulons de la plage vers la mer du Nord sous un vent de force 4. Dès que le bateau est entré dans l'eau, on attend encore quelques mètres pour mettre le moteur hors-bord en route et remonter les roues. Pour ce qui est de la sensation du passage entre conduite et navigation, retour à la comparaison avec un avion au moment du décollage. La synchronisation parfaite entre les deux "genres" s'acquiert au fil de l'expérience. Surtout en cas de conditions plus difficiles où la vague vient taper l'étrave.

Une fois en mer et avec les roues rétractées, on ne voit pas la différence avec un rib normal. On peut jouir de prestations assez sportives. Il faut tout de même tenir à l'esprit que l'embarcation est assez lourde puisqu'elle affiche 1.800 kgs sur la balance, ce poids étant justifié par la présence des composants hydrauliques et des roues.
Le retour sur la terre ferme se déroule selon le même scénario, mais à l'envers, en prenant toutes les précautions nécessaires car il ne faut pas que l'hélice touche le sol au moment où l'on sort les roues. Donc, du doigté durant les manoeuvres d'amerrissage / atterrissage…

Un bateau qui roule, pas une voiture qui flotte…

Après cet essai exceptionnel, nous pouvons conclure que le Sealegs Strata 770 est une magnifique embarcation, facile à "conduire".
Il est évident que cette formule a un prix, en particulier à cause du système hydraulique sophistiqué assez cher.

Fiche technique

Sealegs Strata 770 navire amiral
Longueur roues rentrées: 7,70 m
Largeur: 2,80 m
Puissance maxi: 200 à 250 cv
Réservoir carburant: 240 L
Poids: 1.800 kg
Coque: Polyester, garantie 5 ans
Tubes: Hypalon, garantie 6 ans
Vitesse maxi roulant: 10 km/h
Prix à partir de 130.000 €
(Sealegs 610 - 6,10 m)

Infos :
www.bruggemarinecenter.com

Ce texte est le condensé d'un article de Guido Bollen paru dans NAUTICA, publié avec leur autorisation.

Photos: Guido Bollen

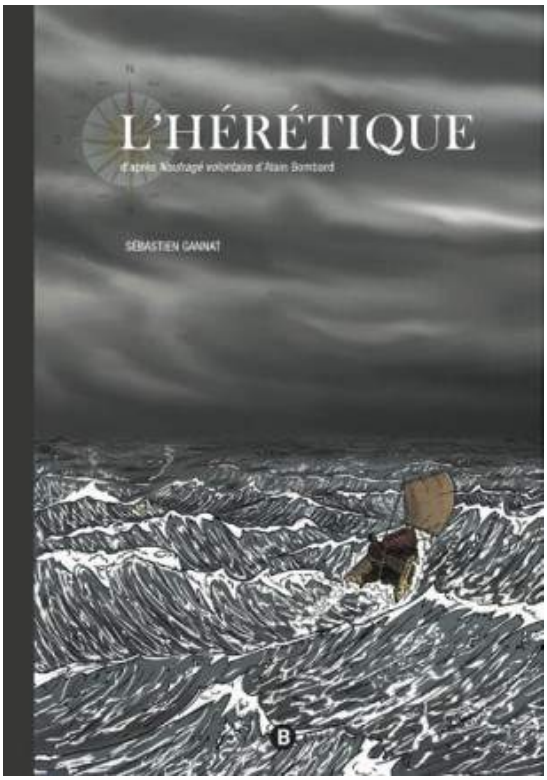
Uit sympathie

Par sympathie

www.supportserviceseurope.com

NOUVEAU ! MERCURY 80-100-115 CV FOURSTROKE
Une performance à toute épreuve toujours derrière vous.
Ces moteurs assurent la combinaison ultime de la puissance et de la poussée, une très faible consommation de carburant, une extrême fiabilité et un fonctionnement souple et silencieux. Avec près de 10 kg de moins que son concurrent le plus proche, le Mercury 115 cv FourStroke offre la meilleure accélération de sa catégorie et des performances globales supérieures.
It's good to have Mercury behind you.
www.mercury-marine.eu
MERCURY
115
MERCURY
VALIANT

Aux hublots des librairies...



L'Hérétique (BD) *par Sébastien Gannat*

Ed. Des bulles dans l'océan

Publié en 1953, Naufragé volontaire est le récit de l'aventure extraordinaire du Docteur Alain Bombard.

Il y a presque 60 ans, un homme, épris d'aventures et d'océan, décidait de traverser l'Atlantique sur un radeau pneumatique, en autosuffisance alimentaire.

Son objectif: prouver que la survie après un naufrage est possible avec un minimum de matériel et un bon moral.

Cette histoire, nous la connaissons au BPC, elle fait en quelque sorte partie de notre ADN.

Dans les années '50 les Funcken avait, en quelques pages, retracé cette aventure dans l'hebdomadaire Tintin. *(Le Pneu N°100 juin 2010)*

Ici, la démarche est beaucoup plus complète, toute l'aventure est développée en 92 pages.

L'auteur nous la fait partager par le biais de dessins superbes, dont la couleur et la texture ont été merveilleusement soignées.

Le scénario est dynamique et l'histoire captivante, on vit avec le héros la solitude, la faim et l'angoisse de ne pas s'en sortir.

La préface signée Christophe Bombard (fils du héros) atteste du sérieux du travail de recherche réalisé par l'auteur.

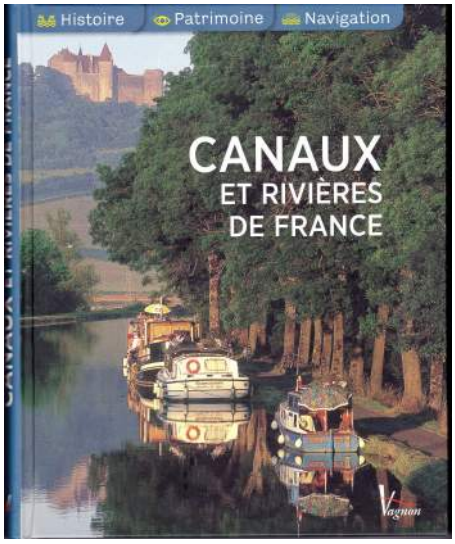
VAGNON, bien connu pour l'édition des codes et cours en matière de nautisme vient de publier **« *Canaux et rivières de France* »** un beau livre, tout à la fois guide touristique et nautique, attaché à l'histoire, au patrimoine et à la navigation.

L'ensemble des voies navigables de l'hexagone superbement illustré et complété par des commentaires très enrichissants.

Pour chaque voie d'eau, un encadré pratique et une carte du parcours permettant de situer :

- les villes ou villages qui proposent des locations de bateaux ou croisières;
- les écluses et les ouvrages d'art les plus étonnants;
- les musées liés au patrimoine fluvial ou maritime;
- les monuments à visiter: châteaux, remparts, églises…

Un superbe complément aux guides fluviaux un peu austères, un outil précieux pour la préparation de sorties. Une belle idée cadeau!



NOUVEAU EN FRANCE

007 au BPC ?

Durant le tournage de « Spectre » le nouveau James Bond, le célèbre espion au service secret de sa Majesté a été vu sur la Tamise en compagnie du chef du Mi6.

Les deux acteurs ont navigué full speed, à bord d'un rib de la police britannique .

Les colles du Pneu

Nouvelles règles en matière de navigation par visibilité réduite

La version 2014 du RPNE a instauré des nouvelles dispositions qui, à première vue, apparaissent comme particulièrement contraignantes en la matière !

Où s'appliquent ces nouvelles règles ?

A toutes les voies d'eau **intérieures**, à l'exception de celles qui font l'objet d'une réglementation spécifique.
Elles ne concernent donc **pas** les eaux maritimes ainsi que l'Escaut maritime inférieur, le Canal Gand-Terneuzen, la Meuse mitoyenne et le canal Bruxelles Escaut qui font l'objet d'une réglementation spécifique.

En quoi consistent ces nouvelles règles et qui est concerné ?

En cas de mauvaise visibilité (visibilité réduite), la navigation doit dorénavant se faire **au radar**.
A défaut de radar, la navigation reste autorisée mais à la condition « **de se rendre** immédiatement au port d'ancrage ou d'amarrage sûr **le plus proche** » et en respectant certaines règles précises (navigation sur le côté du chenal + émission de signaux sonores + (si le bateau est équipé d'une VHF) obligation de veille en vue notamment de convenir d'une procédure de croisement avec un bateau qui en fait la demande. Ces règles concernent **TOUS LES BATEAUX !** Nous sommes donc également concernés !

Quand faut-il considérer qu'il y a « visibilité réduite » ?

Cette notion est définie par l'article 1.01 h) 5 du RPNE : *« Conditions dans lesquelles la visibilité est réduite par suite de brouillard, de brume, de tempête de neige, d'averse ou d'autres raisons »*
Aucune distance de visibilité n'est indiquée par cette définition qui dès lors cadre très mal avec les règles particulièrement contraignantes que nous venons d'évoquer. On se trouve donc dans un certain flou. C'est le cas de le dire !
Devrait-on considérer que les nouvelles règles devraient s'appliquer dès la moindre diminution de visibilité ? A s'en tenir à cette définition, oui.
Mais, plusieurs arguments, déduits du RPNE lui-même, permettent de contester solidement une telle thèse :
Tout d'abord, le fait que les règles précitées sont précédées du titre « Navigation par **mauvaise** visibilité » ce qui laisse entendre que la navigation au radar ou l'obligation de se rendre au port le plus proche, ne vaut en réalité que dans des cas de visibilité considérablement amoindrie et non simplement diminuée.
Ensuite, le fait que, ces obligations visent manifestement un contexte où le manque de visibilité est tel que des bateaux ne peuvent se voir mutuellement dans des circonstances données.
Enfin, une confrontation intéressante peut être faite entre ces dispositions et l'article 6.35 du même RPNE à propos des « zones de vitesse ». Comme on le sait, celles-ci ne sont pas autorisées de nuit et par visibilité inférieure à 500 m. Il est dès lors pertinent de tenir le raisonnement suivant : S'il est autorisé de naviguer dans une zone de vitesse à 50 km/h par visibilité de 500 m et/ou d'y pratiquer le ski nautique, l'on doit logiquement en déduire que la navigation à une vitesse de l'ordre de 10 km/h par visibilité de l'ordre de 100 m peut avoir lieu sans contrainte/restriction particulière !

En conclusion...

Les choses auraient été plus simples si les rédacteurs avaient pris le soin de préciser une distance de visibilité en deçà de laquelle s'appliqueraient ces modalités spéciales de navigation. En l'absence de cette précision, Il faut recourir à une interprétation, laquelle doit se faire en respectant la cohérence de l'ensemble des règles du RPNE.
Les conditions de navigation particulièrement contraignantes auxquelles nous avons affaire ici, ne peuvent s'appliquer dans des cas de simples diminutions de visibilité (par exemple un temps brumeux) ou de phénomènes météorologiques très localisés (par exemple une forte pluie d'orage). Elles supposent des phénomènes d'une certaine ampleur, à vrai dire peu fréquents. Je dirais une diminution de visibilité inférieure à 100 m et qui affecterait toute une zone de navigation !
Dans des cas de ce genre, la prudence imposerait d'ailleurs de ne pas se lancer dans une navigation dans un contexte de…plaisance… Et si de telles conditions de visibilité devaient survenir en cours de trajet, le comportement adéquat à adopter dépendra des circonstances.

Didier Ruelle

Uit sympathie

Par sympathie

www.d2d-services.eu

Plaisance
DIFFUSION

votre spécialiste bateaux à Bruxelles depuis plus de 25 ans !

Accastillage • Vêtements de mer • Librairie maritime • Électronique • Sécurité
Peinture • Antifouling • Moteur • Chantier • Traitement Anti Osmose...

Depuis 1986, nous n'avons cessé de compléter nos services aux plaisanciers et proposons aujourd'hui une expertise unique à Bruxelles avec, en outre, un chantier au B.R.Y.C.
Vous trouverez chez nous un stock important, les plus grandes marques, d'excellents délais de livraison, des prix concurrentiels et une disponibilité à toute épreuve.

Rue Metsys 91 à 1030 Bruxelles • Ouvert du lundi au vendredi de 9 à 18 h & samedi de 9 h à 12 h
Tél.: +32 (0)2 216 79 34 • Email : info@plaisance.be **Fermé le mardi**

www.plaisance.be

BRUXELLES, VILLE PORTUAIRE AU CŒUR DE L'EUROPE

SITUATION PRIVILÉGIÉE Situé à cinq heures de navigation d'Anvers, le port de Bruxelles offre une accessibilité exceptionnelle à la navigation fluviale et maritime jusqu'à 4 500 tonnes. Le port est situé au centre d'un réseau dense d'autoroutes et de voies ferrées. **OUTIL PERFORMANT** Un terminal à conteneurs est opérationnel à l'avant-port, desservant les quatre modes de transport présents sur le site portuaire: fluvial, maritime, rail et route. Outre les terrains situés le long de la voie d'eau, le Port de Bruxelles offre 160 000 m² d'entrepôts au centre TIR. **AU SERVICE DE BRUXELLES** Le domaine portuaire bénéficie d'un hinterland de plus de deux millions d'habitants et représente un poids économique important: près de 350 entreprises génèrent 12 000 emplois directs et indirects, et un trafic annuel par la voie d'eau de plus de 6,6 millions de tonnes.

625 000 camions en moins dans la ville chaque année – 97 000 tonnes de CO_2 économisées chaque année

www.port.brussels

Place des Armateurs, 6
B -1000 Bruxelles
T : +32 (0)2 420 67 00

port.brussels